

*Date de dépôt : 4 décembre 2013*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Emilie Flamand-Lew, Michèle Künzler, Anne Mahrer, Jean Rossiaud, Damien Sidler, Ariane Wisard-Blum, Catherine Baud, Andreas Meister, Mathilde Captyn et Brigitte Schneider Bidaux relative au projet de déplacement du Service des automobiles et de la navigation et à la consultation des autorités, des habitantes et des habitants des communes concernées**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 7 juin 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :*

- l'article 4 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), qui prévoit notamment que les autorités chargées de l'aménagement ont le devoir de renseigner la population sur les plans et les objectifs des projets d'aménagement du territoire;*
- la résolution votée par le Conseil municipal de la commune de Carouge le 5 juin 2008 qui demande le déplacement du Service des automobiles et de la navigation (SAN) à un autre endroit du canton;*
- que l'étude du déplacement du SAN devrait tenir compte des principes du développement durable, en particulier de la protection de l'environnement;*
- que la réalisation du projet de déménagement devrait préalablement comprendre une évaluation des effets environnementaux des activités du SAN;*
- que la localisation d'un tel service devrait être décidée suite à une pesée d'intérêts, qu'elle ne devrait être déterminée ni hâtivement, ni*

*arbitrairement, et seulement après consultation des autorités et populations des communes concernées,*

*invite le Conseil d'Etat*

- à établir un bilan environnemental des activités du SAN comprenant en particulier les émissions de CO<sub>2</sub> et les nuisances dues au bruit;*
- à ordonner une étude d'impact de la circulation engendrée par les activités du SAN;*
- à élaborer les mesures appropriées propres à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>;*
- à étudier les méthodes d'organisation permettant de limiter l'impact environnemental du SAN, par exemple, la décentralisation des activités, le guichet virtuel, etc.;*
- à initier une étude comparative sur la localisation optimale du SAN;*
- à discuter avec les autorités, les habitantes et les habitants des communes concernées par les projets d'une nouvelle implantation du SAN;*
- à éviter le déplacement éventuel du SAN dans une zone proche des habitations;*
- à respecter les plans d'aménagement en vigueur ou à l'étude des communes concernées;*
- à chiffrer le coût du déménagement éventuel du SAN.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Depuis le dépôt de la présente motion en date du 10 juin 2008, les planifications cantonales ont évolué et une concertation s'est organisée autour de la question de la relocalisation de l'office cantonal des automobiles et de la navigation (OCAN ou SAN), rebaptisé depuis office cantonal des véhicules (OCV). En cela, la motion permet de mesurer aujourd'hui le travail accompli, et les réponses apportées aux questions pertinentes qui y étaient soulevées.

Il convient de se remémorer les raisons de l'annonce du départ de l'OCAN de son emplacement à Carouge. Cet office s'était vu amputé de la fourrière cantonale dont le terrain était nécessaire à la construction du CEVA, avec une immobilisation très importante pour l'aire de chantier. Une fourrière provisoire a été installée à Lancy Pont-Rouge. Toutefois, cette installation grevant à terme la réalisation de logements autour de la future gare CEVA, cette implantation ne pouvait être que transitoire, ce d'autant plus que la séparation géographique de ses fonctions rend difficile le fonctionnement de l'OCV.

L'emprise du chantier CEVA, son démarrage tardif en raison du nombre élevé de recours ainsi que le concours du quartier de la Fontenette avec la construction prévue de 300 nouveaux logements ont conduit le Conseil d'Etat à s'interroger sur le déménagement complet de l'OCV à moyenne échéance. Le département de l'urbanisme a donc mené une recherche multi-critères afin de déterminer le repositionnement idéal de l'équipement. Parmi les critères prépondérants, l'accessibilité par l'autoroute de contournement et une position géographique centrale ont toutefois orienté les recherches sur une zone à l'axe du canton, de Bardonnex à Zimeysa en passant par Bernex.

La disponibilité foncière pour les quelque 20 000 m<sup>2</sup> nécessaires ont rapidement guidé les recherches sur le site de Bernex, vierge de construction et avec de nombreuses propriétés de l'Etat proches de l'autoroute. Dès lors, une étude de faisabilité pour l'implantation du futur office à Bernex a été menée pour tester l'acceptabilité du site, parallèlement à l'élaboration du plan directeur de quartier pour le développement de Bernex Est.

Une approche transversale et concertée a ainsi réuni pendant plus de deux ans (juin 2011 à ce jour) les acteurs du futur développement. Parmi les questions auxquelles la planification de Bernex a dû répondre, celle de l'intégration du nouvel OCV dans le cadre d'un plan guide a fait l'objet d'une réflexion suivie par toutes les parties. Il en résulte des solutions novatrices avec, par exemple, la prise en compte d'une nouvelle route cantonale qui desservira Bernex et qui permettra un accès direct à l'autoroute

pour l'OCV, sans générer de trafic additionnel dans le futur pôle régional; cela en corollaire à l'éloignement des quartiers d'habitations au profit de la localisation d'emplois sur ce secteur à forte accessibilité.

Fort de ces avancées le Conseil d'Etat a donc opté pour un déménagement à terme à Bernex de l'OCV.

Ainsi, les réflexions menées depuis 2008 ont permis de vérifier et de confirmer la question de l'implantation future de l'OCV, tout en répondant aux invites des auteurs de la motion M 1832 :

– *Etablir un bilan environnemental des activités du SAN comprenant en particulier les émissions de CO<sub>2</sub> et les nuisances au bruit*

Le bilan environnemental et les études d'impact nécessaires sont coordonnés à l'échelle du grand projet Bernex. Cela prévaut également pour le bruit et les risques OPAM étudiés globalement en lien avec l'accroche du nouveau barreau routier. Par ailleurs l'OCV est opérationnel selon les horaires de bureau avec une fin d'activité quotidienne vers 17h00 et cela uniquement les jours de la semaine, laissant toutes les soirées, nuits et week-end sans aucune nuisance.

– *Ordonner une étude d'impact de la circulation engendrée par les activités du SAN*

Le développement d'un concept de mobilité fait partie des études du grand projet Bernex et une étude de circulation a précisé son fonctionnement dans le cadre du développement du projet de plan directeur de quartier de Bernex Est. Les informations reçues de l'OCV quant au trafic induit par ses activités sont intégrées aux études et il apparaît que ce trafic est marginal par rapport aux flux du futur centre régional.

– *Elaborer les mesures appropriées propres à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>*

Les véhicules qui sont contrôlés à l'OCV répondent à des normes anti-pollution de plus en plus exigeantes. La position du futur bâtiment de haute qualité environnementale sera directement en contact avec la ceinture autoroutière de Genève. Cela permet de fluidifier les parcours origine-destination en permettant une conduite éco-drive. Enfin le positionnement de l'OCV dans une zone d'activités éloigne les nuisances des quartiers d'habitations.

- *Etudier les méthodes d'organisation permettant de limiter l'impact environnemental du SAN, par exemple la décentralisation des activités, le guichet virtuel, etc.*

Plusieurs variantes de localisation dans la zone d'activités de Bernex permettent de limiter les nuisances et d'intégrer l'OCV dans un développement coordonné mais surtout dans une recherche de synergies avec d'autres équipements et entreprises (parking, cafétéria, prolongements extérieurs, alimentation énergétique partagés).

Le guichet virtuel est déjà une prestation intégrée mise en place par l'Etat. La création de cette nouvelle prestation permet de mettre en œuvre concrètement la transversalité entre les différents services de l'Etat, ainsi qu'avec des acteurs hors de l'administration cantonale, dont les usagers de l'OCV. Ces derniers se voient offrir dès à présent de multiples prestations via Internet, ce qui permet d'éviter un déplacement physique dans les locaux de l'OCV. Seule la visite technique ou les examens de conduite devront encore impérativement s'effectuer sur le site.

- *Initier une étude comparative sur la localisation optimale du SAN*

Les études PACA, celles du projet d'agglomération, ainsi que le récent plan directeur cantonal 2030 offrent la vision globale du développement territorial qui soutient l'intégration de l'OCV dans le futur centre régional de Bernex qui regroupera des services à l'échelle du canton.

- *Discuter avec les autorités, les habitantes et les habitants des communes concernées par les projets d'une nouvelle implantation du SAN*

Les études du grand projet Bernex se fondent sur un pilotage Etat-communes et intègrent une vision partagée du développement. La dimension participative avec la population est intégrée au processus de planification.

- *Eviter le déplacement éventuel du SAN dans une zone proche des habitations*

Les conclusions du Plan guide de Bernex confirment que l'OCV sera éloigné des habitations. Il sera au centre d'une zone d'activités directement accessible depuis l'autoroute A1.

- *Respecter les plans d'aménagement en vigueur ou à l'étude des communes concernées*

Toutes les études sont coordonnées et désormais chapeautées par le nouveau plan directeur cantonal 2030 dans lequel Bernex est un centre régional inscrit dans le cadre de la politique des pôles. Le plan directeur communal et le plan directeur pour chemins pour piétons affichent les mêmes ambitions.

– *Chiffrer le coût du déménagement éventuel du SAN*

Le projet de loi 10305 déposé au Grand Conseil le 25 juin 2008 et renvoyé devant la commission des travaux le 18 septembre 2008, prévoit l'ouverture d'un crédit d'étude de 2,7 millions de francs et estime le coût de construction du futur OCV à 30,1 millions de francs (hors taxes et renchérissement). Le coût de construction actualisé à ce jour dans le plan décennal des investissements est de 40,1 millions de francs (taxes et équipements inclus).

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Charles BEER